

平成24年度
第2回兵庫県都市計画審議会

平成25年2月15日(金)
農業共済会館7階 大会議室

【議長挨拶】

【議案審議】

それでは、第1号議案、尼崎市に係ります阪神間都市計画区域区分の変更について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは説明をさせていただきます。1号議案について御説明します。議案書は3ページから7ページ、資料1の議案説明資料は1ページ及び2ページです。前面スクリーンを御覧下さい。7市1町からなる阪神間都市計画区域の全域図です。黒いハッチは、現在の市街化区域を示しています。今回、区域区分を変更しようとする東海岸町沖地区は尼崎市の臨海部に位置し、黒丸で示しているところです。

位置図をお示ししています。東西に、阪神電鉄、阪神高速3号神戸線と国道43号、阪神高速5号湾岸線が走っています。東海岸町沖地区は、阪神高速5号湾岸線の尼崎東海岸出入口から南側へ約2.3キロの距離に位置しています。

本地区は、昭和62年10月に公有水面埋立免許を取得し、大阪湾フェニックス計画に基づいて大阪湾圏域の市町村の家庭や工場から出てくるごみ等を適正に処分するとともに、港湾機能の再編・拡充及び埋立地の有効活用により、地域の均衡ある発展を目的として整備を進めているところです。

これまで埋め立て工事が竣功した区域について、順次市街化区域に編入してきました。

、及びのブルーの区域は、緑地や公共埠頭、港湾関連用地として整備されており、既に市街化区域に編入しています。緑色の部分は、現在埋立工事を行っている区域です。赤色でお示ししますの区域が平成24年4月、の区域が平成24年12月に公有水面埋立工事が竣功した区域となっています。

なお、市街化区域編入後の土地利用についてですが、の北側の区域は公共埠頭用地として、また南側の沖に近い区域はメガソーラー発電設備を設置する用地として利用します。の区域については、工業用地として民間企業を誘致していくこととしています。

計画図をお示ししています。先程御説明しましたとおり赤色で示している区域、約29ヘクタールについて、公有水面埋立工事が竣功したことから、今回市街化区域に編入しようとするものです。

次に、関連します尼崎市決定の都市計画案件について、概要を御説明します。用途地域を、隣接する区域と同様に、工業専用地域、建ぺい率60%、容積率200%、と定めます。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成24年9月と11月に尼崎市において説明会を開催しています。また、都市計画法第17条第1項の規定に基づき、平成24年12月14日から2週間の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。なお、本案について関係市である尼崎市に意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で、第1号議案についての説明を終わります。

議長 どうもありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして御質問、または御意見はございませんでしょうか。はい、どうぞ。

27番 今の御説明の後に、それについての意見はなかったという御説明でしたけれども、1月29日に開かれた尼崎市都市計画審議会で、附帯意見が全体で確認をされて提出をされていると思うんです。それについての取扱いはどうされているのかということをお聞きしたいと思います。

事務局 今回諮問をさせていただいておりますこの案につきましては、諮問に際して尼崎市に文書で意見照会をしております。その照会については異存なしという回答をいただいております。先ほど御説明させていただいたとおりです。ただ、尼崎市が兵庫県からの意見照会に対して回答をするに当たり、尼崎市の都市計画審議会で諮っておりまして、その中で交通対策についての議論があり、新たに発生する交通に対し責任を持って効果的な対策を講じるよう意見が付されたとの報告を受けています。

尼崎市から、今後も引き続き県と連携をしながら尼崎臨海東部の道路ネットワークの強化を図っていきたいというお話をいただいておりますので、平成21年に県市で設置した「尼崎東部における交通対策検討会」において、今後も引き続き効果的な交通対策について県市で一緒に検討していきたいと考えています。

議長 はい、どうぞ。

27番 今検討されているということですが、先程の説明の図面の中にもありましたように、尼崎市の一番南部の方で新たに市街化区域を編入されますと、今後一定のといいますが、かなりの交通量が発生するということが予測されます。その車というのは全部北側の43号、そして阪神電車の駅の周辺、そしてその北側の2号へつながっていくんです。今でも五合橋線は1日に13万台の通行量がありまして、大気汚染も問題になりましたし、渋滞等も非常に大きな課題を抱えているところなんです。ですから、そこへさらに新たな交通量が発生するということになると非常に朝晩に、特に渋滞問題が懸念されるということですので、それを県市連携をして、対策を講じていただきたいという要望が、市の都市計画審議会の答申文書の中に意見として上がってきているというふうに思いますので、原案のとおり賛成なんですけれども、ぜひそのところは重視して

今後に取り組んでいただきたいということの意見を申し上げておきたいと思います。以上です。

議長 はい、どうもありがとうございました。御要望の意見として承りたいと思います。ほかにございませんでしょうか。それでは、御質問等がないようですのでお諮りいたします。

第1号議案、阪神間都市計画区域区分の変更については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 御異議がないようですので、第1号議案については原案のとおり可決いたします。

それでは、続いて第2号議案、尼崎市、西宮市及び芦屋市に係ります阪神間都市計画臨港地区の変更(尼崎港臨港地区及び西宮港臨港地区の変更)について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 第2号議案、阪神間都市計画臨港地区の変更について御説明します。議案書は、8ページから16ページ、議案説明資料は、3ページです。

臨港地区は、港湾を管理運営するために定める地区であり、都市計画法第23条第4項の規定により、港湾管理者の申し出に基づき、地域地区の一つとして都市計画に定めるものです。

前面スクリーンに、兵庫県内の港湾の状況を示しています。県内には、合計30の港湾があります。国際拠点港湾の姫路港、重要港湾の尼崎西宮芦屋港と東播磨港、地方港湾の明石港、江井ヶ島港などを合わせて、28の港湾が県管理の港湾となっています。また、市管理の港湾として、神戸市が管理する神戸港、洲本市が管理する古茂江港があります。これらの港湾のうち、姫路港、尼崎西宮芦屋港及び東播磨港に係る臨港地区については、県が決定する都市計画となっています。

県管理の港湾については、昭和39年以降、臨港地区の指定を行い、港湾における諸活動の円滑化や港湾機能の確保を図ってきたところですが、港湾計画に基づく整備が概成したことから、陸域において港湾関連施設等の範囲を明確化し、より一層適正な管理運営を図ることを目的として、重要港湾以上の港湾から、順次、臨港地区の見直しを行っています。

前面スクリーンに、県決定の臨港地区に係る港湾をお示ししています。東播磨港については平成22年度に、姫路港については平成23年度に見直しを行いました。今年度は本案のとおり尼崎西宮芦屋港について見直しを行います。

それでは、今回見直しを行います尼崎西宮芦屋港について御説明します。尼崎西宮芦屋港は、尼崎市、西宮市及び芦屋市の臨海部、東西約10キロメートルを港湾区域とする重要港湾です。昭和44年に尼崎港、西宮港、芦屋港を統合し、尼崎西宮芦屋港として設立されました。隣接する大阪港、神戸港が国際貿易港であるのに対し、主に国内物流港湾として重要な役割を担っています。

現在の臨港地区の指定状況をお示ししています。当地区においては、昭和40年3月に臨港地区に指定されましたが、当時は旧都市計画法に基づき、市町ごとに都市計画区域に指定されていたこと、また港湾も統合される前の尼崎港、西宮港と別々であったことから、旧尼崎都市計画区域において尼崎港臨港地区として3地区、旧西宮都市計画区域において西宮港臨港地区として、2地区が指定され現在に至っています。

臨港地区は、港湾の管理運営に必要な最小限度の範囲を指定するものです。今回は、整備が完了した公共埠頭や港湾緑地等について適切な管理運営を図るため、臨港地区の見直しを行うとともに、臨港地区の名称についても現在の港の名称に合わせまして尼崎西宮芦屋港臨港地区と変更します。

尼崎西宮芦屋港臨港地区の各地区の位置を示しています。既指定のままの区域を青色で、追加する区域を赤色、削除する区域を黄色でそれぞれ示しています。変更する地区は、全体で10地区でございます。なお、鶴町地区及び末広地区については、今回変更はございません。

では、各地区の変更の内容を御説明します。まず、東海岸町地区です。当地区は、主に金属スクラップを取り扱う港として整備されており、現在、公共埠頭に加え港湾労働者福祉センターや尼崎市立クリーンセンター、流通関連企業等が立地している区域、約69.5ヘクタールが、臨港地区に指定されています。今回、公共埠頭約0.6ヘクタールの区域を臨港地区に追加します。

船出地区です。当地区は、主に自動車や鋼材等を取り扱う港であり、先程1号議案で御説明しました市街化区域に編入する区域も含め、公共埠頭及び港湾緑地、約14.9ヘクタールの区域を臨港地区に指定します。

次に扇町地区です。当地区は、尼崎21世紀の森構想に基づき、尼崎の森中央緑地の整備が行われている地区です。今回、港湾緑地約10.9ヘクタールの区域を臨港地区に指定します。

次に鳴尾地区です。当地区は、非金属鉱物を取り扱う港で公共埠頭、約2.5ヘクタールの区域を臨港地区に指定します。

鳴尾西地区です。当地区については、港湾緑地約1.7ヘクタールの区域を臨港地区に指定します。

次に甲子園地区です。当地区は、主に自動車等を取り扱う港で、公共埠頭及び港湾緑地、約32.7ヘクタールの区域を臨港地区に指定します。

次に甲子園浜地区です。当地区は、阪神南広域防災拠点としてヘリポートや緊急物資備蓄倉庫が整備された港です。公共埠頭及び港湾緑地、約12.8ヘクタールの区域を臨港地区に追加します。また、既指定の区域のうち砂浜部分の約0.1ヘクタールの区域について臨港地区から除外します。これにより甲子園浜地区の面積は約3.3ヘクタールから約16ヘクタールとなります。

次に西宮地区です。当地区は、レクリエーションの振興を図る港、また砂・砂利等の建設資材を取り扱う港として整備されています。今回、新西宮ヨットハーバー、西宮ポートパークのほか、公共埠頭及び港湾緑地の区域、約27.0ヘクタールを臨港地区に指定します。

次に浜町地区です。当地区は、西宮海上保安署のある西宮地方合同庁舎や民間マリナーが立地している港です。既指定の区域のうち、住宅等の土地利用が進み、今後、港湾を管理運営する上で必要な施設の立地が見込めない住宅地及び駐車場部分約0.7ヘクタールの区域について臨港地区から除外します。これにより、浜町地区の面積は約5.5ヘクタールから約4.8ヘクタールとなります。

最後に、南芦屋浜地区です。当地区は、豊かな自然とすぐれた住居環境のまちとして整備された潮芦屋の一部となっています。海域であります潮芦屋ビーチと一体的に管理運営するために港湾緑地、約5.9ヘクタールの区域を臨港地区に指定します。

以上、今回の変更により尼崎西宮芦屋港臨港地区は、変更前の5地区、約88.2ヘクタールから12地区、約196.4ヘクタールとなります。

本案を取りまとめるに当たりまして、平成24年9月に説明会を開催しています。また、平成24年12月14日から2週間の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。なお、本案について関係市である尼崎市、西宮市及び芦屋市に意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で、第2号議案についての説明を終わります。

議長 はい、どうもありがとうございました。ただいま、事務局から説明がありました。これにつきまして、御質問または御意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 御質問等がないようですので、それではお諮りいたします。第2号議案、阪神間都市計画臨港地区の変更(尼崎港臨港地区及び西宮港臨港地区の変更)については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 御異議がないようですので、第2号議案については原案のとおり可決いたします。

それでは、続きまして、第3号議案、明石市に係ります東播都市計画道路の変更(3.4.8号朝霧二見線の変更)について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは説明をさせていただきます。第3号議案、東播都市計画道路(3.4.8号朝霧二見線)の変更について御説明いたします。議案書は17ページから21ページ、議案説明資料は4

ページでございます。前面スクリーンをご覧ください。

朝霧二見線は、国道2号及び国道250号を補完し、東播磨地域臨海部の東西交通を担い、都市内交通の円滑化を図る幹線街路であり、JR朝霧駅付近から明石市二見町の播磨町境に至る延長約15キロメートルの路線です。現在、路線の大半が県道明石高砂線として供用しております。

今回変更する朝霧二見線の谷八木工区沿線には、谷八木小学校がございますが、歩道が未整備となっている区間があることから、明石市が施工する八木松陰線と一体的に整備すべく、現在、調査設計を進めているところです。

この写真は、谷八木小学校の通学状況の写真です。現道は歩道が整備されていないことから児童が危険な状況となっております。

この写真は、自転車の通行状況の写真ですが、こちらも狭い路肩を通行しており、接触事故の可能性が高いということがお分かりいただけたと思います。

それでは、都市計画変更の内容について御説明いたします。

今回変更する内容は、既決定区間における一部区域の変更でございます。この区間における都市計画の区域は、現在道路の有効幅員16メートルで決定されておりますが、このたび谷八木工区の地形測量及び詳細設計を行い、道路の法面部分の構造が確定したことから法面の区域を追加するものです。

こちらは、変更する区域の写真です。この写真は谷八木工区の西側から明石市中心市街地方面を向いて撮影したもので、写真の右側が南、左側が北となっております。写真の上側に赤色でハッチングしている区域が今回追加する区域です。

こちらが、法面の区域を追加する箇所の平面図です。赤色が今回追加する区域、青色が変更のない区域でございます。先程の写真は平面図の左端の位置から撮影したものです。

前面スクリーンに、変更する区間の横断面図をお示ししております。車道部は幅員3メートルの2車線、歩道部は幅員3メートルの自転車歩行者道としております。この横断面図のとおり、道路の有効幅員は変更ございませんが、今回、道路両側の法面部分の構造が確定したことから、その部分を追加いたします。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成24年9月に明石市において説明会を開催しております。また、本案について、平成24年12月に2週間、縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。なお、本案について、関係市である明石市に意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で第3号議案に係る説明を終わります。

議長 はい、どうもありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして、御質問または御意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 御質問等がないようですので、それではお諮りいたします。

第3号議案、東播都市計画道路の変更(3.4.8号朝霧二見線の変更)については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 御異議がないようですので、第3号議案については原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

それでは、続きまして、第4号議案、加古川市、三木市及び小野市に係ります東播都市計画道路の変更(1.4.1号東播磨南北道路ほか1路線の変更)について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 第4号議案、東播都市計画道路(1.4.1号東播磨南北道路ほか1路線)の変更について御説明いたします。議案書は22ページから37ページ、議案説明資料は5ページでございます。前面スクリーンを御覧下さい。

東播磨南北道路は、加古川市域の国道2号加古川バイパスと小野市域の国道175号を結ぶことにより、広域交通を処理し、交通の円滑化、安全性の向上、地域間の交流に資する地域高規格道路でございます。

このうち平成12年6月に図面に青線でお示ししております加古川中央ジャンクションから八幡北ランプまでの区間、約7.7キロメートルについて4車線の自動車専用道路として都市計画決定を行っております。決定済み区間におけるランプ及びジャンクションの配置は、南側から、加古川バイパスと連結する加古川中央ジャンクション、神野ランプ、県立加古川医療センターランプ、八幡南インターチェンジ、そして八幡北ランプとなっております。

現在、第1期事業として、国道2号から八幡南インターチェンジ約6キロメートルの区間で事業を行っており、平成21年10月には神野ランプから県立加古川医療センターランプの間、約1.5キロメートルを供用開始しております。

それでは変更内容について御説明いたします。

今回の変更は、図面に赤線でお示ししております区間を追加するもので、平成12年6月に都市計画決定しております八幡北ランプから一部三木市域を経て小野市池尻町に設ける国道175号インターチェンジまでの延長約4.4キロメートルの区間を、2車線の自動車専用道路として都市計画

決定しようとするものです。

また、国道175号である明石氷上線については、東播磨南北道路と接続することに伴い、一部区域を変更するものでございます。なお、東播磨南北道路の今回追加する区間の計画交通量は、八幡北ランプから榎山ランプまでの区間が、1日当たり1万3,600台、榎山ランプから国道175号インターチェンジまでの区間が同じく1万1,700台と見込んでおります。予測年次については平成42年でございます。

次に出入り口ですが、小野市榎山町に榎山ランプを、小野市池尻町に国道175号インターチェンジを設けます。なお、ランプ及びインターチェンジの名称は、いずれも現在のところ仮称でございます。榎山ランプは南方向の乗り降りに対応するハーフランプです。国道175号インターチェンジは、池尻橋付近において国道175号と接続し、西脇市方面、明石市方面のどちらにも利用できる構造となっております。また、山陽自動車道との接続については、一部国道175号の信号のない区間を介して接続することとなります。

前面スクリーンに今回追加する区間の標準断面図をお示ししております。土工区間及び橋梁区間ともに車道は幅員3.5メートルの2車線としております。なお、議案書の27ページから30ページの変更前後対照表で、28ページ及び30ページの右上、主な変更内容の欄に「幅員表示の変更」と記載しておりますが、これは、道路法面や橋梁の高欄の幅も含めて表示していたものを、今回、それらを含まない、いわゆる有効幅員に表示を改めるもので、区域を変更するものではございません。

次に、今回追加する区間の構造ごとの延長割合ですが、土工区間が約4割、橋梁区間が約6割となっており、トンネル構造はありません。

それでは、ルート及び構造の概要について南から順に御説明いたします。

図面には道路計画を決定する上で、主な制約条件とした電力鉄塔などを赤丸で、主な配慮条件とした集落をピンク色の区域で示しております。なお、青線は決定済み区間で赤線は今回追加する区間です。

まず、決定済みの八幡北ランプから集落を避けて県道宗佐土山線の東側に沿って北上します。

次に、電力鉄塔付近では、鉄塔及び電線に影響を与えない位置を切土構造で通過し、三木市域の美囊川右岸側の集落や圃場整備済みの区域を避けて、美囊川を通過します。

次に、三木市別所町正法寺地区では、先程の圃場整備区域を極力避けて山裾を通過し、山陽自動車道を橋梁で横断します。

次に、道路の縦断線形の考え方ですが、地形の状況や交差道路などの建築限界を考慮して、勾

配を決定しております。具体的には、まず、決定済みの八幡北ランプから県道加古川三田線などの建築限界を考慮して、1%程度の勾配で美囊川左岸に至ります。

ここから山陽自動車道までの区間では、高低差が約35メートル程度あることから、標準勾配の最急である4%の勾配で上っていきます。なお、現在の地盤と計画路面の高低差は、県道加古川三田線横断部では約9メートル、県道正法寺三木停車場線の横断部では約25メートルとなり、山陽自動車道横断部では自動車道南側の市道の建築限界を確保した結果、約11メートルとなります。

次に、山陽自動車道を越えると、小野市榎山町に入ります。榎山ランプまでの区間は概ね切土構造となり、電力鉄塔を避け、榎山ランプに至ります。なお、榎山ランプへは、県道加古川小野線から市道を介してアクセスすることになります。榎山ランプから国道175号インターチェンジまでの区間は、主に盛土構造となり、集落の分断を避けるため、小野市榎山町と小野市池尻町の集落間に広がる農地を通過します。

国道175号インターチェンジは、国道175号の池尻橋の桁下空間を利用することで、規模を小さくすることにより、周辺土地利用などへの影響をできるだけ小さくするとともに、コストの縮減を図っております。

道路の縦断線形の考え方ですが、山陽自動車道から榎山ランプ付近までの区間についても、高低差が35メートル程度あることから、4%の勾配で下っていきます。農地に入りますと、横断する農道や神戸電鉄粟生線の建築限界、国道175号との接続なども考慮して、約3%の勾配で上っていきます。

今回の変更により、加古川市域の国道2号加古川バイパスと小野市域の国道175号が、自動車専用道路で接続されることから、県道加古川小野線などの渋滞緩和が期待できるとともに、3次救急医療機能を有する県立加古川医療センターと2次救急医療機能を有する、平成25年10月に開院予定の北播磨総合医療センターが、自動車専用道路によって結ばれることから、東播磨地域と北播磨地域の救急医療の連携が強化されることとなります。

なお、2次救急医療施設とは、休日夜間に重症救急患者を受け入れて入院治療を行う医療機関でございます。3次救急医療施設とは、重篤な救急患者を24時間体制で受け入れる体制と、高度な診療機能を有する医療機関でございます。

今回の変更は、前面スクリーンのとおり、東播磨南北道路の終点位置を変更するとともに区域を追加するものです。それでは、若干繰り返しになりますが、追加する区域について、具体的に八幡北ランプから順番に説明いたします。

赤色が追加する区域でございます。図面下の八幡北ランプから県道宗佐土山線に沿って北上し

ます。県道宗佐土山線から離れて東側の山地部を電力鉄塔を避けて通過します。三木市域に入りまして、美嚙川を橋梁で渡河し、山陽自動車道を橋梁で越えます。次に、小野市域に入りまして、山地部を切土構造にて北上します。山地部を抜けた後に、小野市檜山地区において檜山ランプを設置します。檜山ランプ北側では、桜谷川を高架構造で越えて檜山町の圃場区域に入ります。檜山町の圃場区域は盛土構造ですが、県道三木穴栗線及び神戸電鉄粟生線については、橋梁形式で横断します。

この図面は、国道175号インターチェンジ付近の図面です。国道175号の池尻橋の桁下を通過して、国道175号に接続します。図面に通行方向を矢印でお示ししております。

これは、国道175号池尻橋の桁下空間の計画と現況の写真です。このように、東播磨南北道路が池尻橋の桁下を通過することに伴い、広島川を付け替えることとなりますが、付け替えに当たっては、下流の改修済み区間の河川断面と同等の断面を確保することとしております。

なお、今回の変更区間は、「環境影響評価法」及び県の「環境影響評価に関する条例」の対象事業には該当しませんが、事業者が任意で、条例に準じた環境影響評価を学識経験者の意見も踏まえ行っております。

その結果いずれの予測地点においても大気、騒音、振動とも環境基準値を満足する結果となっております。動植物の貴重種については、計画区間周辺でオオタカやケテイカカズラが確認されておりますが、生息に適した環境が広く残されていることや、移植を行うことにより周辺環境の保全を図ることができると考えております。

また、道路法面の緑化に際しては、できるだけ地域の在来種を用いた緑化を行うなど、地域植生の保全に努めることとしております。なお、環境保全措置の効果を確認するため、事業実施に当たりモニタリング調査を行うこととしております。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成24年7月から9月にかけて加古川市、三木市、小野市において住民説明会を開催しております。また、本案について、2週間縦覧に供しましたところ、意見書の提出が1通ございました。意見書の要旨は、お手元にお配りしております資料2の1ページに記載してございます。意見に対する県の考え方と併せて御説明いたします。

意見書の要旨は、「東播磨南北道路が、私の家屋の数十メートル先を通ることとなるが、日照、騒音、振動、排気ガス、景観などの生活環境が著しく低下することは確実である。ルートについては諦めざるを得ないが、できるだけ周辺の環境に影響を与えない道路建設をお願いしたい。特に騒音については、十分な防音対策を必ずお願いしたい。」というものでございます。この意見に対する県の考え方ですが、小野市檜山町地区の大気質、騒音、振動については、集落等の存在に

配慮し、小野市檜山町字西ノ垣内地点において予測、評価を行っており、環境保全目標を満足しております。また、道路構造物については色彩、デザインなどに配慮し、土工部については法面を緑化するなど、周辺の景観と調和を図るよう配慮することとしております。

日照障害については、昭和51年2月23日付け建設事務次官通達、「公共施設の設備に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に準拠し、必要に応じて補償を行うこととなります。

なお、当該地区では、平成24年8月1日に、地区を対象とした説明会を行うとともに、平成24年9月24日には小野市域を対象とした説明会を開催して、環境に与える影響も含め説明を行っておりますが、今後、事業実施段階においても地元住民の理解と協力が得られるよう協議調整に努めていくこととしています。

なお、本案について、関係市である加古川市、三木市及び小野市に意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で第4号議案に係る説明を終わります。

議長 はい、どうもありがとうございました。ただいま事務局から御説明がありましたが、これにつきまして御質問または御意見はございませんでしょうか。はい、どうぞ。

27番 御説明はお聞きしましたので、意見と態度を述べさせていただきたいと思います。この道路は、今、説明がありましたように、加古川市の野口町から小野市の池尻町まで、約12キロメートルを高規格道路として整備するものですが、私もこの地域の南北交通の今の状況から見まして、交通渋滞等を緩和するためには、何らかの道路の整備は必要だというふうに考えております。しかし、事業は自動車専用の高規格道路として整備をされます。既に整備をされた第一工区、約6キロメートルですけれども、事業費が660億円、1メートル造るのに1,100万円も投入をするということになっています。ですから、事業費が余りにも過大だというふうに思うんです。ですから、これまでも私たちは歩行者だとか、あるいは自転車の通行可能な一般道路形式でバイパスとして整備してはどうかという提案なども行ってきたところです。

今回追加をされる部分につきましても、高規格道路ということで整備をされるんですけれども、これは一般道路形式で整備をすべきだというふうに思います。したがって、高規格道路として整備をされることについては私は反対です。以上です。

議長 どうもありがとうございました。ほかに何か御質問、御意見ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 それでは御質問等がないようでございますので、お諮りしたいと思います。第4号議案、

東播都市計画道路の変更（１．４．１号東播磨南北道路ほか１路線の変更）について、原案のとおり可決に賛成の方は挙手願います。

（賛成者挙手）

議長 はい、ありがとうございました。賛成多数でございますので、第４号議案については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

それでは、続きまして、第５号議案、西脇市に係ります東播都市計画道路の変更（３．４．４０号西脇上戸田線ほか１路線の変更）について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 第５号議案、東播都市計画道路（３．４．４０号西脇上戸田線ほか１路線の変更）について御説明いたします。議案書は３８ページから４２ページ、議案説明資料は６ページでございます。前面スクリーンを御覧下さい。西脇上戸田線は、都市計画道路西脇明石線の西脇中央交番前交差点を起点とし、国道１７５号の上戸田南交差点に至る、延長約１．５キロメートルの路線であり、西脇市中心市街地における東西方向の幹線街路です。

この写真は、現在の西脇上戸田線の状況です。このように、現在の西脇上戸田線は、一部区間で歩道が未整備となっており、歩行者や自転車利用者の安全性の確保が課題となっています。この写真は、現在の上野交差点における野村蒲江線の状況です。このように、右折車線が設置されていないため、大型車両が右折する場合に直進車の通行を妨げております。

それでは、具体的な変更内容について説明します。

前面スクリーンに計画図をお示ししておりますが、赤色が追加する区域、黄色が削除する区域、青色は変更のない区域です。西脇上戸田線は、円滑な道路交通を確保するため、交差点に右折車線を設けるとともに、一部区間において道路線形の見直しを行っております。野村蒲江線につきましては、西脇上戸田線の変更に合わせて上野交差点に右折車線を設けることとしております。

前面スクリーンにお示ししておりますのが、西脇上戸田線の横断面図です。１５メートルの幅員に右折車線を追加することにより、全幅で１８メートルの計画となります。なお、歩道は幅員３メートルの両側歩道で植樹帯を設けることとしております。野村蒲江線につきましては、幅員３メートルの右折車線を追加することによって、交差点部の幅員を１２メートルから１５メートルに変更します。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成２４年６月に西脇市において住民説明会を開催しております。また、本案について、平成２４年９月に２週間縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。なお、本案について、関係市である西脇市に意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。また、西脇市決定案件である幅取り用途地域の変更につきま

しても、市の都市計画審議会において原案どおり承認されております。

以上で、第5号議案に係る説明を終わります。

議長 はい、どうもありがとうございました。ただいま、事務局から説明がありました。これにつきまして御質問、または御意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 御質問等がないようですので、それではお諮りいたします。第5号議案、東播都市計画道路の変更(3.4.40号西脇上戸田線ほか1路線の変更)については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 御異議がないようですので、第5号議案については原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

それでは、続きまして、第6号議案、姫路市及び太子町に係ります中播都市計画道路の変更(3.5.81号網干線の変更)について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 第6号議案、中播都市計画道路(3.5.81号網干線の変更)について御説明いたします。議案書は43ページから47ページ、議案説明資料は7ページ及び8ページでございます。前面スクリーンを御覧下さい。

網干線は、姫路市西部と太子町を連絡する東西方向の幹線街路で夢前川右岸の姫路市広畑区から林田川左岸の太子町船代に至る延長、約7キロメートルの2車線の道路です。

今回の変更区間は約600メートルで、JR網干駅前土地区画整備事業の決定に合わせて線形及び幅員を変更するものでございます。

変更前の計画は、前面スクリーンのとおりとなっております。県道太子御津線とJR山陽本線が平面交差する茶ノ木踏切付近では、現在、慢性的な渋滞を解消するため、都市計画道路龍野線の鉄道との立体交差事業が進められています。一方で、隣接するJR網干駅北側の地区では、狭隘な道路が多く、駅前広場もないことから、駅前地区の整備とJR網干駅の交通結節点としての機能を強化することが必要な状況となっております。なお、今回変更する区間の北側には都市計画公園である朝日山公園が位置しております。

こちらは、JR網干駅北側地区の道路状況の写真です。太子町には鉄道駅がないため、姫路市域にあるJR網干駅が最寄り駅となっていることや、地区の北側には県立太子高校があることから、多くの歩行者がこの狭隘な道路を通行し、網干駅を利用しています。このような状況の中、姫路市では有効な土地利用を図るために、JR網干駅北側地区を土地区画整備事業により、整備

することとしており、今回この計画に合わせて当該路線の太子町域を含む約600メートルの区間について一部線形及び幅員の変更を行うものです。

それでは、変更内容について御説明いたします。

赤色が今回の変更により追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域です。なお、黒線で囲まれた区域は土地区画整備事業の区域です。また、黒の斜線の区域は新たに追加する網干駅北線で、併せて駅前広場も設けることとなっております。この土地区画整備事業及び網干駅北線については、ともに姫路市案件であり、今回の網干線と合わせて都市計画に定めることとしております。

網干線については、この区画整備事業との計画の整合も図った上で交通の円滑化を図るため、右折車線を設置するとともに、安全性の向上を図るため、歩道幅員の拡幅及び一部線形の変更を行います。この線形変更は、現在、龍野線と網干線の交差角度が約60度となっているものを75度に改良するもので、その際、朝日山公園の位置にも配慮して決定しております。

この図面は、今回変更区間の断面図をお示ししております。歩道部については、龍野線を境に西側は3メートルの自転車歩行者道、東側は県立太子高校への通学による利用者も多く見込まれることから、4メートルの自転車歩行者道を設けることとしております。

このことから、幅員は龍野線以西の区間が14メートル、龍野線以東の区間が16メートルとなります。なお、龍野線及び網干駅北線との交差部については、幅員3メートルの右折車線を設けることとしており、その部分の幅員は、それぞれ17メートル及び19メートルとなります。

本都市計画案をまとめるに当たり、平成24年8月に姫路市及び太子町において、それぞれ住民説明会を開催しております。また、本案について、2週間縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。なお、本案について、関係市町である姫路市及び太子町に意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。また、姫路市決定の関連案件につきましても、市の都市計画審議会において、原案通り承認されております。

以上で、第6号議案に係る説明を終わります。

議長 はい、どうもありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして御質問または御意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 御質問等がないようですので、それではお諮りいたします。第6号議案、中播都市計画道路の変更(3.5.81号網干線の変更)については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 御異議がないようですので、第6号議案については、原案のとおり可決いたします。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、第7号議案、淡路市に係ります淡路都市計画道路の変更(3.5.371号志筑環状線ほか1路線の変更)について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 第7号議案、淡路都市計画道路(3.5.371号志筑環状線ほか1路線)の変更について御説明いたします。議案書は48ページから53ページ、議案説明資料は9ページでございます。前面スクリーンを御覧下さい。

志筑環状線は、淡路市津名地区の中心市街地北側の骨格を形成する幹線街路であり、国道28号から県道志筑郡家線の大歳交差点西側に至る延長約1.6キロメートルの路線です。

臨港線は、中心市街地南側の骨格を形成する幹線街路であり、同じく国道28号から大歳交差点に至る延長約1キロメートルの路線です。

今回の変更は、主に志筑環状線について図面に赤線でお示ししている区間を追加するものです。

この写真は、大歳交差点から中田交差点に至る区間の写真です。ご覧のとおり、ほとんど歩道が設置されていないため、自動車交通と歩行者が輻輳し、非常に危険な状況となっております。そこで、今回、歩道を設置することにより、歩行者の安全性及び円滑な道路交通を確保するため、当該区間を追加するものです。

それでは、変更内容について御説明いたします。

図面で赤色が追加する区域で、青色が変更のない区域です。志筑環状線については、中田交差点まで延伸するとともに、大歳交差点の形状の見直しによって、臨港線の終点位置を変更するものです。

画面に大歳交差点の拡大図をお示ししておりますが、交通の流れが多い臨港線方面を主方向として改良します。なお、交差点には右折車線を設けることとしております。

この図面は、志筑環状線の終点側です。中田交差点に右折車線を設けることとしております。

前面スクリーンに標準断面図をお示ししております。車道は幅3メートルの2車線、両側に歩道を設け、幅員は施設帯も含め2.5メートルとしており、全幅12メートルとしております。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成24年10月に淡路市において住民説明会を開催しております。また、本案について、2週間縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。なお、本案について関係市である淡路市に意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいております。

以上で、第7号議案に係る説明を終わります。

議長 はい、どうもありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたが、これにつきまして御質問、または御意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 御質問等がないようですので、それではお諮りいたします。

第7号議案、淡路都市計画道路の変更(3.5.371号志筑環状線ほか1路線の変更)については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

議長 御異議がないようですので、第7号議案については、原案のとおり可決いたします。

県決定の都市計画案件につきましては、以上でございます。この結果は、直ちに知事あてに答申することといたします。

【報告事項】

閉 会 午後 3時14分

平成24年度第2回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日 時：平成25年2月15日（金） 午後2時～午後3時14分
場 所：兵庫県農業共済会館（神戸市中央区）

区 分	氏 名	職 名	備 考
学識経験のある者 （50音順） （第3条第1項第1号）	今西 珠美	流通科学大学教授	
	大内 麻水美	弁護士	
	沖村 孝	神戸大学名誉教授	
	小谷 通泰	神戸大学教授	
	笹倉 雅人	(公財)兵庫県園芸・公園協会理事長	
	野崎 瑠美	建築士	
	三輪 康一	神戸大学准教授	
関係行政機関の職員 （第3条第1項第2号）	小栗 邦夫	農林水産省近畿農政局長	代 理
	小林 利典	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	谷本 光司	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	大黒 伊勢夫	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	塩川 実喜夫	兵庫県警察本部長	代 理
市町の長を代表する者 （第3条第1項第3号）	矢田 立郎	神戸市長	代 理
	蓬萊 務	小野市長（兵庫県市長会）	
	福田 長治	猪名川町長（兵庫県町村会）	代 理
県議会の議員 （第3条第1項第4号）	岩谷 英雄		
	釜谷 研造		
	梶谷 忠修		
	大谷 勘介		
	榎本 和夫		
	栗山 雅史		
	三戸 政和		
	谷井 いさお		
	宮田 しずのり		
市町の議会の議長を 代表する者 （第3条第1項第5号）	藤原 武光	神戸市会議長	
	安部 重助	神河町議会議長（兵庫県町議会議長会）	